

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 18/2010**z dnia 8 stycznia 2010 r.****zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 w zakresie specyfikacji dla krajowych programów kontroli jakości w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o Unii Europejskiej i Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002⁽¹⁾, w szczególności jego art. 11 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Opracowywanie i wprowadzanie krajowego programu kontroli jakości przez każde państwo członkowskie ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia skuteczności jego krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 300/2008.
- (2) Specyfikacje dla krajowych programów kontroli jakości wdrażanych przez państwa członkowskie powinny zapewniać jednolite podejście w tym zakresie.
- (3) Aby zapewnić skuteczność kontroli zgodności, podejmowanych w ramach zadań właściwego organu, należy przeprowadzać je regularnie. Nie mogą ograniczać się one do przedmiotu, etapu lub momentu ich przeprowadzania. Powinny one przybierać najbardziej odpowiednią formę pod kątem zapewnienia ich skuteczności.
- (4) Priorytetem powinno być opracowanie szczegółowej, wspólnej metodologii kontroli zgodności.
- (5) Konieczne jest opracowanie zharmonizowanego sposobu składania sprawozdań na temat środków podejmowanych w celu wypełnienia zobowiązań wynikających z niniejszego rozporządzenia oraz sytuacji w zakresie ochrony lotnictwa na terytorium państw członkowskich.

(6) Krajowe programy kontroli jakości powinny opierać się na najlepszych praktykach. Wspomniane najlepsze praktyki powinny być udostępniane Komisji oraz wszystkim państwom członkowskim.

(7) W związku z tym należy zmienić odpowiednio rozporządzenie (WE) nr 300/2008.

(8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Ochrony w Lotnictwie Cywilnym,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany do rozporządzenia (WE) nr 300/2008

W rozporządzeniu (WE) nr 300/2008 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) tytuł załącznika otrzymuje brzmienie: „Załącznik I”;
- 2) tekst załącznika do niniejszego rozporządzenia dodaje się jako załącznik II.

Artykuł 2

Wejście w życieNiniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Rozporządzenie stosuje się od dnia podanego w przepisach wykonawczych przyjętych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, jednak nie później niż od dnia 29 kwietnia 2010 r.

⁽¹⁾ Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 8 stycznia 2010 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK II

Wspólne specyfikacje dla krajowych programów kontroli jakości wdrażanych przez państwa członkowskie w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego

1. DEFINICJE

1.1. Do celów niniejszego załącznika zastosowanie mają następujące definicje:

- (1) »roczne natężenie ruchu« oznacza całkowitą liczbę pasażerów przylatujących, odlatujących i tranzytowych (liczonych jeden raz);
- (2) »właściwy organ« oznacza krajowy organ wyznaczony przez państwo członkowskie zgodnie z art. 9, odpowiedzialny za koordynację i kontrolę wdrażania krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego;
- (3) »audytor« oznacza każdą osobę przeprowadzającą w imieniu właściwego organu kontrolę zgodności na poziomie krajowym;
- (4) »certyfikacja« oznacza formalną ocenę i formalne potwierdzenie przez właściwy organ lub w jego imieniu, że osoba posiada odpowiednie kompetencje do sprawowania funkcji audytora na odpowiednim poziomie określonym przez właściwy organ;
- (5) »kontrola zgodności« oznacza wszelkie procedury lub procesy stosowane w celu dokonania oceny wykonania niniejszego rozporządzenia i krajowego programu ochrony lotnictwa;
- (6) »uchybiecie« oznacza niespełnienie wymogu w zakresie ochrony lotnictwa;
- (7) »inspekcja« oznacza analizę wdrożenia środków i procedur ochrony w celu ustalenia, czy są one realizowane skutecznie i zgodnie z wymaganymi standardami, a także w celu stwierdzenia ewentualnych uchybień;
- (8) »wywiad« oznacza ustną kontrolę przeprowadzoną przez audytora w celu ustalenia, czy wdrożono szczególne środki lub procedury ochrony;
- (9) »obserwacja« oznacza wzrokową kontrolę przeprowadzoną przez audytora w celu ustalenia, czy wdrożono środki lub procedurę ochrony;
- (10) »reprezentatywna próbka« oznacza wybór spośród możliwych opcji kontrolnych, którego liczba i zakres są wystarczające, aby stanowić podstawę ogólnych wniosków dotyczących stosowania standardów;
- (11) »audyt ochrony« oznacza szczegółową analizę środków i procedur ochrony, mającą na celu stwierdzenie, czy są one w pełni stosowane w sposób ciągły;
- (12) »test« oznacza sprawdzenie środków ochrony lotnictwa, polegające na symulacji przez właściwy organ zamiaru popełnienia aktu bezprawnej ingerencji w celu zbadania skuteczności zastosowania istniejących środków ochrony;
- (13) »weryfikacja« oznacza czynności podejmowane przez audytora w celu ustalenia, czy szczególne środki ochrony są rzeczywiście stosowane;
- (14) »podatność« oznacza każdy słaby punkt w zakresie stosowania środków i procedur, które mogłyby być wykorzystane w celu popełnienia aktu bezprawnej ingerencji.

2. UPRAWNIENIA WŁAŚCIWEGO ORGANU

2.1. Państwa członkowskie nadają właściwemu organowi konieczne uprawnienia do kontrolowania i egzekwowania wymogów niniejszego rozporządzenia oraz przepisów wykonawczych do niego, w tym prawo nakładania kar zgodnie z art. 21.

- 2.2. Właściwy organ podejmuje kontrolę zgodności i posiada konieczne uprawnienia, aby zażądać usunięcia w określonym terminie stwierdzonych uchybień.
- 2.3. Ustanawia się stopniowe i proporcjonalne podejście dotyczące działań korygujących uchybienia i środków egzekucyjnych. Podejście to obejmuje kolejne etapy, jakie należy przejść, aż do całkowitego usunięcia uchybień, obejmujące:

- a) rady i zalecenia;
- b) formalne upomnienie;
- c) nakaz;
- d) sankcje administracyjne i postępowanie sądowe.

Właściwy organ może pominąć jeden lub kilka z etapów, zwłaszcza w przypadku poważnych lub powtarzających się uchybień.

3. CELE I ZAWARTOŚĆ KRAJOWEGO PROGRAMU KONTROLI JAKOŚCI

- 3.1. Za pomocą kontroli zgodności krajowy program kontroli jakości ma na celu sprawdzenie, czy środki ochrony lotnictwa są skutecznie i prawidłowo stosowane, a także określenie poziomu zgodności z przepisami niniejszego rozporządzenia i krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego.

- 3.2. Krajowy program kontroli jakości obejmuje następujące elementy:

- a) strukturę organizacyjną, obowiązki i zasoby;
- b) zakresy obowiązków audytorów i wymagane kwalifikacje;
- c) kontrolę zgodności, obejmującą zakres audytów, inspekcji, testów dotyczących ochrony oraz, w związku z rzeczywistym lub potencjalnym naruszeniem zasad ochrony, dochodzenia, częstotliwość audytów i inspekcji dotyczących ochrony, a także klasyfikację zgodności;
- d) przeglądy, jeżeli zachodzi konieczność dokonania ponownej oceny potrzeb w zakresie ochrony;
- e) działania korygujące uchybienia dostarczające danych dotyczących systemu zgłaszania uchybień, działania następcze i korygujące w celu zapewnienia zgodności z wymogami w zakresie ochrony lotnictwa;
- f) środki egzekucyjne oraz, w stosownych przypadkach, kary zgodnie z pkt 2.1 i 2.3 niniejszego załącznika;
- g) sprawozdania dotyczące przeprowadzonych kontroli zgodności, obejmujące, w stosownych przypadkach, wymianę informacji pomiędzy krajowymi organami na temat poziomu zgodności;
- h) proces monitorowania środków wewnętrznej kontroli jakości stosowanych przez port lotniczy, operatora i podmiot;
- i) system rejestrujący i analizujący wyniki krajowego programu kontroli jakości w celu określenia tendencji i ukierunkowania przyszłego rozwoju polityki.

4. KONTROLOWANIE ZGODNOŚCI

- 4.1. Wszystkie porty lotnicze, operatorzy i pozostałe podmioty odpowiedzialne za ochronę lotnictwa podlegają regularnej kontroli, aby zapewnić sprawne wykrywanie i korygowanie uchybień.
- 4.2. Kontrole przeprowadza się zgodnie z krajowym programem kontroli jakości, uwzględniając poziom zagrożenia, rodzaj i charakter operacji, zasady stosowania, wyniki wewnętrznej kontroli jakości realizowanej przez porty lotnicze, operatorów i podmioty, a także inne czynniki i oceny mające wpływ na częstotliwość kontroli.

- 4.3. Kontrola obejmuje stosowanie środków wewnętrznej kontroli jakości przez porty lotnicze, operatorów i pozostałe podmioty oraz ich skuteczność.
- 4.4. Kontrola każdego portu lotniczego obejmuje odpowiedni zestaw czynności związanych z kontrolą zgodności oraz dostarcza ogólnego przeglądu stosowania środków ochrony w tej dziedzinie.
- 4.5. Zarządzanie, ustalanie priorytetów i organizacja programu kontroli jakości są realizowane niezależnie od operacyjnego wdrażania środków podejmowanych na podstawie krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.
- 4.6. Kontrola zgodności obejmuje audyty, inspekcje i testy dotyczące ochrony.
5. METODOLOGIA
- 5.1. Metodologia przeprowadzania kontroli zgodności odpowiada znormalizowanemu podejściu, które obejmuje przydzielanie zadań, planowanie, przygotowanie, czynności na miejscu, klasyfikację wyników, sporządzenie sprawozdania i proces naprawczy.
- 5.2. Kontrola zgodności opiera się na regularnym gromadzeniu informacji w drodze obserwacji, wywiadów, analizy dokumentacji oraz weryfikacji.
- 5.3. Kontrola zgodności obejmuje zarówno zapowiedziane, jak i niezapowiedziane czynności.
6. AUDYTY OCHRONY
- 6.1. Audyt ochrony obejmuje:
 - a) wszystkie środki ochrony w porcie lotniczym; lub
 - b) wszystkie środki ochrony stosowane przez dany port lotniczy, terminal portu lotniczego, operatora lub podmiot; lub
 - c) określoną część krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.
- 6.2. Metodologia przeprowadzania audytu ochrony uwzględnia następujące elementy:
 - a) zapowiedź audytu ochrony oraz przekazanie, w stosownych przypadkach, kwestionariusza wstępnego;
 - b) etap przygotowawczy obejmujący analizę wypełnionego kwestionariusza wstępnego oraz pozostałej stosownej dokumentacji;
 - c) wstępne spotkanie informacyjne z przedstawicielami portu lotniczego/operatora/podmiotu przed rozpoczęciem kontroli na miejscu;
 - d) kontrolę na miejscu;
 - e) ustne sprawozdanie i raport;
 - f) w przypadku stwierdzenia uchybień, proces naprawczy i odpowiednie monitorowanie tego procesu.
- 6.3. Aby możliwe było potwierdzenie stosowania środków ochrony, przeprowadzenie audytu ochrony opiera się na systematycznym gromadzeniu informacji z zastosowaniem jednej lub kilku z poniższych technik:
 - a) analiza dokumentów;
 - b) obserwacje;
 - c) wywiady;
 - d) weryfikacje.

- 6.4. Porty lotnicze o rocznym natężeniu ruchu przekraczającym 10 milionów pasażerów podlegają przynajmniej raz na cztery lata audytowi ochrony obejmującemu standardy ochrony lotnictwa. Analiza obejmuje reprezentatywną próbkę informacji.
7. INSPEKCJE
- 7.1. Zakres inspekcji obejmuje przynajmniej jeden zestaw bezpośrednio powiązanych środków ochrony wymienionych w załączniku I do niniejszego rozporządzenia oraz odpowiednie przepisy wykonawcze, sprawdzane w ramach pojedynczej czynności lub w odpowiednich ramach czasowych nieprzekraczających zasadniczo okresu trzech miesięcy. Analiza obejmuje reprezentatywną próbkę informacji.
- 7.2. Zestaw bezpośrednio powiązanych środków ochrony to zestaw dwóch lub większej liczby wymogów wymienionych w załączniku I do niniejszego rozporządzenia oraz odpowiednie przepisy wykonawcze, które tak ściśle na siebie wzajemnie oddziałują, że nie jest możliwe stwierdzenie, czy cel został osiągnięty, jeśli nie potraktuje się ich wspólnie. Zestawy te obejmują zestawy wymienione w dodatku I do niniejszego załącznika.
- 7.3. Inspekcje są niezapowiedziane. Jeśli właściwy organ uzna, że nie jest to możliwe, inspekcje mogą być zapowiedziane. Metodologia przeprowadzania inspekcji uwzględni następujące elementy:
- a) etap przygotowawczy;
 - b) kontrolę na miejscu;
 - c) ustne sprawozdanie, w zależności od częstotliwości i wyników kontroli;
 - d) raport/rejestr;
 - e) proces naprawczy i jego monitorowanie.
- 7.4. Aby możliwe było potwierdzenie skuteczności środków ochrony, przeprowadzenie inspekcji opiera się na systematycznym gromadzeniu informacji z zastosowaniem jednej lub kilku z poniższych technik:
- a) analiza dokumentów;
 - b) obserwacje;
 - c) wywiady;
 - d) weryfikacje.
- 7.5. W portach lotniczych o rocznym natężeniu ruchu przekraczającym 2 miliony pasażerów minimalna częstotliwość inspekcji wszystkich zestawów bezpośrednio powiązanych środków ochrony, określonych w rozdziałach 1–6 załącznika I do niniejszego rozporządzenia, wynosi przynajmniej jeden raz na 12 miesięcy, chyba że w okresie tym przeprowadzono w porcie lotniczym audyt. Częstotliwość inspekcji wszystkich środków ochrony wymienionych w rozdziałach 7–12 załącznika I określa właściwy organ na podstawie oceny ryzyka.
- 7.6. Jeśli państwo członkowskie nie posiada portu lotniczego o rocznym natężeniu ruchu przekraczającym 2 miliony pasażerów, wymogi pkt 7.5 stosuje się do portu lotniczego na jego terytorium o największej liczbie obsłużonych rocznie pasażerów.
8. TESTY
- 8.1. Testy przeprowadza się, aby sprawdzić skuteczność stosowania przynajmniej następujących środków ochrony:
- a) kontroli dostępu do stref zastrzeżonych lotniska;
 - b) zabezpieczenia statków powietrznych;

- c) kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego;
 - d) kontroli personelu i przewożonych przedmiotów;
 - e) zabezpieczenia bagażu rejestrowanego;
 - f) kontroli ładunków i poczty;
 - g) zabezpieczenia ładunków i poczty.
- 8.2. Sporządza się protokół z testów wskazujący metodologię i uwzględniający wymogi prawne, operacyjne i bezpieczeństwa. Metodologia obejmuje następujące elementy:
- a) etap przygotowawczy;
 - b) kontrolę na miejscu;
 - c) ustne sprawozdanie, w zależności od częstotliwości i wyników czynności kontrolnych;
 - d) raport/rejestr;
 - e) proces naprawczy i jego monitorowanie.
9. PRZEGLĄDY
- 9.1. Przeglądy przeprowadza się, gdy tylko właściwy organ uzna za niezbędne dokonanie ponownej oceny operacji w celu określenia i likwidacji wszelkich podatności. W razie stwierdzenia jakiegokolwiek podatności, właściwy organ wymaga wdrożenia środków zabezpieczających odpowiednio do zagrożenia.
10. SPRAWOZDAWCZOŚĆ
- 10.1. Kontrolę zgodności zgłasza się lub rejestruje w znormalizowanym formacie, który pozwala na bieżącą analizę istniejących tendencji.
- 10.2. Uwzględnia się następujące elementy:
- a) rodzaj kontroli;
 - b) port lotniczy, operatora lub podmiot podlegające kontroli;
 - c) datę i godzinę przeprowadzenia kontroli;
 - d) nazwiska audytorów przeprowadzających kontrolę;
 - e) zakres kontroli;
 - f) ustalenia i odpowiednie postanowienia krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego;
 - g) klasyfikację zgodności;
 - h) zalecenia w sprawie działań korygujących, w stosownych przypadkach;
 - i) termin zakończenia działań korygujących, w stosownych przypadkach.
- 10.3. W razie stwierdzenia uchybień, właściwy organ przekazuje stosowne ustalenia portom lotniczym, operatorom lub podmiotom podlegającym kontroli.

11. WSPÓLNA KLASYFIKACJA ZGODNOŚCI

- 11.1. Kontrola zgodności służy ocenie wdrażania krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego za pomocą zharmonizowanego systemu klasyfikacji zgodności określonego w dodatku II.

12. KORYGOWANIE UCHYBIEŃ

- 12.1. Korygowanie stwierdzonych uchybień następuje bezzwłocznie. Jeśli nie jest możliwe bezzwłoczne skorygowanie uchybień, wdrażane są środki wyrównawcze.
- 12.2. Właściwy organ żąda od portów lotniczych, operatorów lub podmiotów, podlegających kontroli zgodności, przedstawienia do zatwierdzenia planu działań służących usunięciu wszelkich uchybień wymienionych w sprawozdaniach wraz z terminem realizacji działań korygujących, a także potwierdzenia z chwilą zakończenia procesu naprawczego.

13. DZIAŁANIA NASTĘPCZE MAJĄCE NA CELU WERYFIKACJĘ ZAKOŃCZENIA PROCESU NAPRAWCZEGO

- 13.1. Po otrzymaniu potwierdzenia portu lotniczego, operatora lub podmiotu podlegającego kontroli, że działania korygujące zostały podjęte, właściwy organ sprawdza realizację tych działań.
- 13.2. Działania następcze posługują się najbardziej odpowiednią metodą kontrolną.

14. DOSTĘPNOŚĆ AUDYTORÓW

- 14.1. Każde państwo członkowskie zapewnia dostępność odpowiedniej liczby audytorów, podlegających bezpośrednio właściwemu organowi lub pozostających pod jego nadzorem, do przeprowadzenia wszystkich czynności związanych z kontrolą zgodności.

15. KRYTERIA KWALIFIKACYJNE DLA AUDYTORÓW

- 15.1. Każde państwo członkowskie gwarantuje, że audytorzy wykonujący zadania w imieniu właściwego organu:
- a) są wolni od wszelkich zobowiązań pieniężnych lub wynikających z zawartych umów wobec portu lotniczego, operatora lub podmiotu, który ma być skontrolowany; oraz
 - b) posiadają odpowiednie kompetencje obejmujące odpowiednie doświadczenie teoretyczne i praktyczne we właściwej dziedzinie.

Audytorzy podlegają certyfikacji lub równoważnemu zatwierdzeniu przez właściwy organ.

- 15.2. Audytorzy posiadają następujące kompetencje:

- a) znajomość aktualnie stosowanych środków ochrony oraz sposobu ich stosowania w odniesieniu do operacji podlegających kontroli, w tym:
 - znajomość zasad ochrony,
 - znajomość zadań związanych z nadzorem,
 - znajomość czynników mających wpływ na ludzkie zachowanie;
- b) praktyczną znajomość technologii i technik w zakresie ochrony;
- c) znajomość zasad, procedur i technik kontrolowania zgodności;
- d) praktyczną znajomość operacji podlegających kontroli.
- e) znajomość roli i uprawnień audytora.

- 15.3. Audytorzy przechodzą okresowe szkolenia z odpowiednią częstotliwością, aby zapewnić im zachowanie posiadanych kompetencji oraz zdobycie nowych kompetencji z uwzględnieniem rozwoju sektora ochrony lotnictwa.
16. UPRAWNIENIA AUDYTORÓW
- 16.1. Audytorzy przeprowadzający kontrolę zgodności posiadają odpowiednie uprawnienia, aby uzyskać informacje konieczne do wykonania swoich zadań.
- 16.2. Audytorzy posiadają identyfikator uprawniający ich do przeprowadzenia kontroli zgodności w imieniu właściwego organu oraz umożliwiający im dostęp do wszystkich wymaganych stref.
- 16.3. Audytorzy mają prawo:
- a) do natychmiastowego dostępu do wszystkich stosownych stref, w tym statków powietrznych i budynków, w związku z kontrolą zgodności; oraz
 - b) żądać prawidłowego stosowania lub powtórzenia środków ochrony.
- 16.4. W związku z posiadanymi przez audytorów uprawnieniami właściwy organ postępuje zgodnie z pkt 2.3 w następujących przypadkach:
- a) zamierzone utrudnianie lub uniemożliwianie audytorowi pracy;
 - b) nieudostępnienie lub odmowa udostępnienia informacji na żądanie audytora;
 - c) przekazanie audytorowi fałszywych lub mylnych informacji w celu dokonania oszustwa; oraz
 - d) podawanie się za audytora w celu dokonania oszustwa.
17. NAJLEPSZE PRAKTYKI
- 17.1. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o najlepszych praktykach w zakresie programów kontroli jakości, metodologii audytu i audytorów. Komisja przekazuje te informacje wszystkim państwom członkowskim.
18. PRZEDKŁADANIE SPRAWOZDAŃ KOMISJI
- 18.1. Państwa członkowskie składają Komisji coroczne sprawozdanie o środkach podjętych w celu wypełnienia swoich zobowiązań wynikających z niniejszego rozporządzenia, jak również o sytuacji w zakresie ochrony lotnictwa w portach lotniczych znajdujących się na ich terytorium. Okresem referencyjnym sprawozdania jest 1 stycznia–31 grudnia. Termin złożenia sprawozdania upływa po trzech miesiącach od końca okresu referencyjnego.
- 18.2. Zawartość sprawozdania jest zgodna z dodatkiem III, a jego format odpowiada wzorowi udostępnionemu przez Komisję.
- 18.3. Komisja udostępni najważniejsze wnioski wynikające z tych sprawozdań państwom członkowskim.
-

Dodatek I

Elementy, które należy uwzględnić w zestawie bezpośrednio powiązanych środków ochrony

Zestawy bezpośrednio powiązanych środków ochrony, o których mowa w pkt 7.1 załącznika II, obejmują następujące elementy załącznika I do niniejszego rozporządzenia i odpowiednie przepisy w aktach wykonawczych do rozporządzenia:

Odnośnie do punktu 1 – Ochrona portu lotniczego:

- (i) pkt 1.1.; lub
- (ii) pkt 1.2. (z wyjątkiem przepisów dotyczących kart identyfikacyjnych i przepustek dla pojazdów); lub
- (iii) pkt 1.2 (przepisy dotyczące kart identyfikacyjnych); lub
- (iv) pkt 1.2 (przepisy dotyczące przepustek dla pojazdów); lub
- (v) pkt 1.3 i odpowiednie elementy pkt 12; lub
- (vi) pkt 1.4.; lub
- (vii) pkt 1.5.

Odnośnie do pkt 2 – Strefy wydzielone w portach lotniczych:

cały punkt

Odnośnie do punktu 3 – Ochrona statków powietrznych:

- (i) pkt 3.1.; lub
- (ii) pkt 3.2.

Odnośnie do punktu 4 – Pasażerowie i bagaż kabinowy:

- (i) pkt 4.1 i odpowiednie elementy pkt 12; lub
- (ii) pkt 4.2. lub
- (iii) pkt 4.3.

Odnośnie do punktu 5 – Bagaż rejestrowany:

- (i) pkt 5.1 i odpowiednie elementy pkt 12; lub
- (ii) pkt 5.2; lub
- (iii) pkt 5.3.

Odnośnie do punktu 6 – Ładunek i poczta:

- (i) wszystkie przepisy dotyczące kontroli bezpieczeństwa i środków ochrony stosowane przez zarejestrowanego agenta, z wyjątkiem przypadków określonych w ppkt (ii) do (v) poniżej; lub
- (ii) wszystkie przepisy dotyczące kontroli środków ochrony stosowane przez znanych nadawców; lub
- (iii) wszystkie przepisy dotyczące uznanych nadawców; lub
- (iv) wszystkie przepisy dotyczące przewozu ładunków i poczty; lub
- (v) wszystkie przepisy dotyczące ochrony ładunków i poczty w portach lotniczych.

Odniesienie do punktu 7 – Poczta przewoźnika lotniczego i materiały przewoźnika lotniczego:

cały punkt

Odniesienie do punktu 8 – Zaopatrzenie lotu:

cały punkt

Odniesienie do punktu 9 – Zaopatrzenie portu lotniczego:

cały punkt

Odniesienie do punktu 10 – Środki ochrony podczas lotu:

cały punkt

Odniesienie do punktu 11 – Rekrutacja i szkolenie personelu

- (i) wszystkie przepisy dotyczące rekrutacji personelu przez port lotniczy, przewoźnika lotniczego lub podmiot; lub
- (ii) wszystkie przepisy dotyczące szkolenia personelu zatrudnionego przez port lotniczy, przewoźnika lotniczego lub podmiot.

 Dodatek II
Zharmonizowany system klasyfikacji zgodności

Do oceny wdrażania krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego stosuje się następującą klasyfikację zgodności.

	Audyt ochrony	Inspekcja	Test
Pełna zgodność	✓	✓	✓
Spełnia, ale pożądane jest usprawnienie	✓	✓	✓
Brak zgodności	✓	✓	✓
Nie spełnia, poważne uchybienia	✓	✓	✓
Nie dotyczy	✓	✓	
Nie potwierdzone	✓	✓	✓

Dodatek III

ZAWARTOŚĆ SPRAWOZDANIA DLA KOMISJI**1. Struktura organizacyjna, obowiązki i zasoby**

- a) Struktura organizacji zajmującej się kontrolą jakości, obowiązki i zasoby, w tym zmiany planowane na przyszłość (zob. pkt 3.2 a)).
- b) Liczba audytorów - obecna i planowana (zob. pkt 14).
- c) Szkolenia odbyte przez audytorów (zob. pkt 15.2).

2. Operacyjne czynności kontrolne

Wszystkie czynności kontrolne, z wyszczególnieniem:

- a) typu (audyt ochrony, inspekcja początkowa, inspekcja następcza, test, inne);
- b) portów lotniczych, operatorów i podmiotów podlegających kontroli;
- c) zakresu;
- d) częstotliwości; oraz
- e) całkowitej liczby roboczodni w tym obszarze.

3. Działania korygujące uchybienia

- a) Stan realizacji działań korygujących uchybienia.
- b) Główne działania, realizowane lub zaplanowane (np. utworzone nowe stanowiska pracy, zakupiony sprzęt, prace budowlane) oraz postępy w realizacji działań korygujących.
- c) Stosowane środki egzekucyjne (zob. pkt 3.2 f)).

4. Dane ogólne i tendencje

- a) Całkowity krajowy ruch pasażerski i towarowy oraz liczba operacji lotniczych.
- b) Wykaz portów lotniczych według kategorii.
- c) Liczba przewoźników lotniczych operujących z danego terytorium według kategorii (krajowych, unijnych, z krajów trzecich).
- d) Liczba zarejestrowanych agentów.
- e) Liczba firm cateringowych.
- f) Liczba firm sprzątających.
- g) Przybliżona liczba pozostałych podmiotów odpowiedzialnych za ochronę lotnictwa (znani nadawcy, firmy obsługi naziemnej).

5. Sytuacja w zakresie ochrony lotnictwa w portach lotniczych

Kontekst ogólny sytuacji w zakresie ochrony lotnictwa w portach lotniczych państwa członkowskiego.”
